مقاومة القبائل لسكة حديد الحجاز

أسبابها ، وتطوراتها

● د . خالد حمود السعدون ●

خلال عامي

١٣٢٦ و ١٣٢٧ هـ

١٩٠٨ , ١٩٠٩ م .

ترتَّب على ازدهار الصناعة في أوروبا وتراكم رؤوس الأموال فيها أن اتجهت بعض دولها إلى استثمار جزء من أموالها في الدول الأخرى الأقل تطوراً . واتجه قسم كبير من تلك الاستثمارات في النصف الثاني من القرن الثالث عشر الهجري / التاسع عشر الميلادي إلى مشاريع إنشاء السكك الحديدية . إذ تميزت تلك المشاريع بتقديم عائد مالي ثابت ، وإقامة نفوذ سياسي مستقر للدولة البانية في المنطقة التي تمر خلالها السكة ، إضافة إلى ما يترتب عليها من فتح أسواق استهلاكية جديدة أمام المنتجات الصناعية الأوروبية المتزايدة .

وكان للدولة العثمانية نصيب من تلك المشاريع ، إذ صادف ذلك الا تجاه الأوروبي حماساً لدى السلطان العثماني عبد الحميد الثاني (١٢٩٣ - ١٣٢٧ هـ/١٨٧٦ - ١٩٠٩ م) وكبار قواد جيشه ، الذين أرادوا إنشاء شبكة من السكك الحديدية تغطي كل أجزاء الدولة العثمانية . ودعم هذا الاتجاه أيضاً كبار موظفي الدولة الذين رأوا في إنشاء شبكة سكك حديدية وسيلة فعالة لتوحيد أطراف الدولة وتنشيط الحركة التجارية فيها .(١) ونتج عن ذلك إنشاء عدة شبكات من السكك الحديدية في الأناضول وبلاد الشام ، إضافة إلى سكة حديد بغداد التي اكتسبت شهرة كبيرة من جراء الصراع الذي دار حولها بين ألمانيا وبريطانيا وفرنسا وروسيا .

وضمن هذا التوجه العام ولد مشروع سكة حديد الحجاز . ورغم ارتباط هذا المشروع في أذهان الناس بالسلطان عبد الحميد ، إلا أنَّ فكرته كانت سابقة لعهد هذا السلطان . فأول من طرح فكرته هو الدكتور زامبل Zammbel ، الألماني الأصل الأمريكي الجنسية . وكان ذلك عام ١٢٨١ هـ/١٨٦٤ م ، حين اقترح على الحكومة العثمانية إنشاء سكة حديد تربط بين دمشق وساحل البحر الأحمر . ولم يلق اقتراحه صدىً إيجابياً على الفور ، ولكن الاهتمام به تجدد سنة ١٢٩٨ هـ/١٨٨١ م حين أقر وزير الأشغال العثماني الفكرة بصورة مبدئية . وأحيل المشروع إلى المختصين لدراسته ، فاعترضوا على الفكرة بحجة أن المنطقة التي يزمع مدّ السكة فيها تقطنها قبائل لا يؤمن جانبها ، إضافة إلى أن النقل البحري يمثل بديلاً أقل كلفة لإنشاء السكة .(٢) ولم يكن تخوّف أولئك المختصين من القبائل مبالغاً فيه ، إذ أنَّها طالما اعتدت على قوافل الحجاج البرية المارة في ديارها ، فسلبتها ونهبتها واحتجزتها وفرضت عليها الإتاوات ، رغم أن تلك القوافل كانت تسير تحت حماية قوات حكومية في العادة . ومن أجل كسب ود تلك القبائل وإغرائها بالكف عن الاعتداء على قوافل الحجاج ، كانت السلطات الحكومية مضطرة لصرف مبلغ ستين ألف ليرة عثمانية سنوياً على شكل هدايا وإعطيات لمشائخ القبائل .(٣)

ولم تثن تلك العقبة السلطان عبد الحميّد عن عزمه على تنفيذ المشروع ، فأعلن في ذي الحجة ١٣١٧ هـ/ابريل ١٩٠٠ م عن تصميم حكومته على وضع المشروع موضع التنفيذ . واتبع ذلك الإعلان بحملة دعاية واسعة في العالم الإسلامي تهدف إلى حث المسلمين

على التبرع للمشروع لما له من هدف ديني يتمثل في تسهيل سفر الحجاج إلى المدينة المنورة ومنها إلى مكة المكرمة . وبدأ هو نفسه حملة التبرعات بمبلغ ثلاثمائة وعشرين ألف ليرة عثمانية . ثم لاقت دعوة التبرع استجابة إسلامية واسعة ، فتبرع بعض ملوك وأمراء المسلمين بمبالغ كبيرة ، كما تشكلت جمعيات في الأقطار الإسلامية لتلقي تبرعات الأفراد . وقد بلغت حصيلة تلك التبرعات سبعمائة وستين ألف ليرة عثمانية . وبالإضافة لذلك أمر السلطان بتخصيص إيرادات بعض المناطق وبعض الضرائب لصالح تنفيذ المشروع ، كما أمر بتنازل موظفي الدولة عن مرتب شهر واحد في البداية ، ثم خصم عشرة بالمائة من مرتباتهم عن شهر واحد في كل سنة من أجل المساهمة في تغطية نفقات المشروع .(٤)

وهكذا توفرت الاعتمادات المالية اللازمة لتغطية نفقات المشروع ، والتي قدرت بمبلغ إجمالي قدره خمسة ملايين ليرة عثمانية . فبادرت الدولة لتوفير المواد اللازمة للبدء في المشروع من حصيلة التبرعات ، ثم اعتمدت على حصيلة الضرائب السنوية المرصدة للمشروع والبالغة مائتين وخمسين ألف ليرة عثمانية للصرف على نفقات الإنشاء السنوية .(٥) وعلى هذا بدأت شركة ألمانية بتنفيذ المشروع في ربيع الأول ١٣١٧ هـ/سبتمبر ١٩٠٠ م . وكانت نقطة البدء هي قرية « المزيريب » في منطقة حوران جنوبي دمشق ، ذلك لأن شركة فرنسية كانت قد أنشأت سكة حديد ربطت دمشق بالمزيريب .(٦)

وقد حظي المشروع باهتمام كبير من قبل الدبلوماسيين الأجانب العاملين في الدولة العثمانية بسبب المقاومة القبلية التي واجهته . وكان من أولئك الدبلوماسيين القنصل العام الأمريكي في بيروت ، الذي اهتم بتحري الأسباب الكامنة وراء حرص السلطات العثمانية على إنشاء السكة ـ فربط ذلك الحرص بعزم الحكومة العثمانية بعد « حرب القرم »(٧) على توسيع نفوذها الفعلي في أطراف شبه جزيرة العرب مثل بوادي الشام والعراق ، ثم التوغل في داخل شبه الجزيرة ذاتها . وأضاف : « إن سكة حديد مكة لم تصمم فقط لتؤمن للسلطان امتلاكاً غير قابل للنزاع للأماكن الإسلامية المقدسة ، ولكن لتسهل عليه أيضاً ضم نجد وتهدئة اليمن »(٨) ولا شك أن لسكة حديد الحجاز بالإضافة إلى هدفها الديني المعلن ، هدف استراتيجي مصاحب ، يتمثل من ربط غرب شبه الجزيرة مع مركز الدولة بطريق بري سريع يتجنب التحكم البريطاني في الطريق البحري المار عبر قناة السويس ولا استبعد أن يكون ضم نجد من أهداف الدولة الكامنة خلف سكة حديد الحجاز ، إذ يحسن هنا أن نذكر تدخل الدولة العثمانية المستمر إلى جانب حائل

في صراعها ضد الرياض ـ ومن أبرز مظاهر ذلك التدخل ؛ الحملة الحربية العثمانية على القصيم سنة ١٣٢٢ هـ/١٩٠٤ م . ولعل من مظاهره أيضاً محاولة الشريف حسين الفاشلة للتوغل في القصيم سنة ١٣٢٨ هـ/١٩١٠ م .(٩)

وقد قوبلت أعمال مد السكة حين وصلت للحجاز(١٠) بمقاومة عنيفة شنتها قبائل المنطقة . وعلل القنصل البريطاني في دمشق تلك المقاومة بالخسائر المادية الكبيرة التي كانت ستلحق بالبدو من جراء إنشاء سكة الحديد . فأولئك البدو كانوا يتولون نقل الحجاج والزوار المتجهين إلى المدينة المنورة من موانئ البحر الأحمر الشمالية ، وخاصة ينبع . ويتقاضون مبالغ كبيرة من المال لقاء تلك الخدمة ولقاء توفير الدلالة والحماية لهم . وبعد اكتمال إنشاء السكة كان أولئك الحجاج والزوار سيسلكون طريق حيفا أو دمشق ويركبون من هناك القطار إلى المدينة المنورة .(١١) ولم يكتف القنصل العام الأمريكي في بيروت بهذا التعليل الاقتصادي فقط ، وإنما حاول أن يجعل للمقاومة هدفاً سياسياً أيضاً ، وهو التصدي للتوغل العثماني في أراضي شبه الجزيرة العربية .(١٢)

وزاد القنصل العام على ذلك بمحاولة استشفاف الآفاق المستقبلية لتلك المقاومة القبلية . فأشار إلى احتمال وجود علاقة بينها وبين الوضع في داخل نجد ، رغم عدم توفر دليل ملموس على ذلك ، وأضاف : « يتوقع بالتأكيد من الوهابيين أن يلموا شعثهم ضد آخر (البدع الشيطانية) التي جاء بها (لابسو الطرابيش والبنطلونات) الترك الملاعين . إنهم ، باتفاق غريب وذي معنى مع جماعة الشريف في مكة ، يلعنون صراحة السلطان لسماحه بحفر قناة السويس ، ومد خط برق البحر الأحمر ، وإدخال الحجر الصحي (بدلاً من الثقة القديمة والبسيطة في الله) ومنع تجارة الرقيق (رسمياً فقط) ، وإقامة القناصل الأجانب في جدة ، والوقوع من جراء ذلك كله في أيدي (الكفار) . إن من الطبيعي تماماً توقع غضبهم من سكة الحديد باعتبارها وسيلة ناجحة يمتلكها الأخيرون [أي الكفار] لتدمير دينهم وحريتهم ... » .(١٣) ولا شك في أنه كانت هناك في نجد فئة تتحفظ على إدخال المخترعات الحديثة ، وهي الفئة التي اعترضت فيما بعد على إدخال المغفور له الملك عبد العزيز لتلك المخترعات كما هو معروف . ولكن المبالغة واضحة في وصف القنصل العام لموقف تلك الفئة ، وخاصة فيما يتعلق بقناة السويس والخط البرقي ، إذ لا صلة مباشرة لأهالي نجد حينئذ بهذين الأمرين . كما تتضح مبالغته أكثر في تعميمه

موقف تلك الفئة وجعله موقفاً لكل أتباع الدعوة السلفية التي يسميها بـ « الوهابية » والدليل على مبالغته أن توقعه لحتمية وقوفها ضد السكة الحديدية لم يتحقق أبداً .

ولم يكتف القنصل العام بتوقعه السابق ، بل أضاف له توقعاً آخر وهو انضمام حائل لحركة مقاومة السكة الحديدية ، فقال : « يمكن الظن أيضاً بأن ابن رشيد ترجع معارضته للغزو التركي بعنف . إذ يقال إنه يدفع مبلغاً صغيراً (ربما عشرين ألف دولار) سنوياً إلى شريف المدينة ، اعترافاً بمكانته الدينية من ناحية ، ولتأكيد سلامة ممتلكاته النائية عن العدوان التركي من ناحية أخرى ، ولكنه رغم ذلك لا يعتبر نفسه مستقلاً عن الحكومة التركية فقط ، بل أيضاً حامل لواء أي شعور وطني وطموح قومي ربما يوجد في واحات ووديان نجد ... »(١٤) ويجانب الصواب القنصل العام في رأيه هذا أيضاً . إذ إن من المعروف أن ابن رشيد كان وثيق الارتباط بالدولة العثمانية ، وأنه كان في تلك الفترة يتقاضى منها راتباً شهرياً مقداره مائة وخمسون جنيهاً استرلينياً .(١٥) ولم يمر عليّ ما يشير إلى أنه كان يدفع رسم خضوع سنوي للشريف .

ووسع القنصل الأمريكي العام نطاق توقعاته ، حين قال : « ***في كل المنطقة الممتدة من العقبة ـ أو حتى من معان ـ إلى المدينة هناك قبائل على جانبي طريق الحجاج يحتمل أنها على استعداد كامل لقتال الترك شريطة أن يتحد البدو ليكونوا في وضع يمكنهم من إظهار مقاومة فعالة ... إضافة لذلك فإن عنزة المرعبة أحياناً تمد غزواتها حتى حوران ، بل وحتى الحجاز ، ويمكن أن تشارك بسهولة في أي شجار على طول سكة الحديد ... مع ذلك فإن أولئك الذين خبروا السياسات البدوية ، التي نادراً ما ترتفع فوق مستوى الرغبة في النهب ، وعرفوا الحذر البدوي الذي يشمل حتى الأقارب الأقربين ، وأدركوا طمع البدو وجشعهم ، لا يبدو لكثير منهم أن قتالاً واسعاً يمكن أن يحدث ما لم يقم رشيدي أو سعودي فيوحد القبائل في عمل مشترك يخلق مملكة وطنية ، كما فعل مرة داود ، في قبيلة جودا Juda ، في فلسطين ،!! ومع التحفظ على تشبيه القنصل لقبائل شمال شبه الجزيرة العربية بالقبائل العبرانية في فلسطين لبعد ذلك التشبيه عن الواقع ، فإن ملاحظته حول عدم إمكان اشتراك القبائل العربية في عمل موحد إلا تحت لواء قيادة تاريخية تبدو ملاحظة صائبة تؤيدها الكثير من الشواهد .***

وقد أثبتت الأحداث أن توقعات القنصل العام تلك كانت مغرقة في الخيال . إذ لم تقم حركة مقاومة عامة للسكة الحديدية تشمل كل قبائل وسط وشمال شبه الجزيرة ، كما لم تنضم

لتلك المقاومة قبائل عنزة القاطنة في بلاد الشام . بل اقتصرت المقاومة على القبائل القاطنة شمال الحجاز ، وحول المدينة المنورة تحديداً . وقد عدد القنصل البريطاني في دمشق القبائل الحجازية الرئيسية المعارضة لمد السكة وهي بنو علي ،(١٧) وجهينة ،(١٨) والحمدة ،(١٩) وولد محمد والحوازم .(٢٠) والاسمان الأخيران هما لبطنين من قبيلة حرب ،(٢١) التي قامت بالدور الرئيسي في مقاومة مد السكة حسب رواية القنصل العام الأمريكي في بيروت . وقد توسع هذا القنصل في الحديث عن قبيلة حرب فوصفها بأنها كانت المسيطرة على شمال الحجاز حينئذ ، وأنها رغم الإعانات المالية التي تقدمها لها السلطات الحكومية العثمانية كانت تقوم بسلب ونهب قوافل الحجاج . ففي ربيع سنة **١٣٢٥ هـ/١٩٠٧ م** قامت تلك القبيلة باحتجاز قافلة الحجاج المصريين الذين يرافقهم جنود الخديوي لمدة زادت عن أسبوعين ، ولم تسمح لهم بمواصلة السير إلا بعد أن دفعوا فدية باهظة .(٢٢)

وانتقل القنصل العام الأمريكي بعد ذلك لتقدير قوة هذه القبيلة من الناحية العددية ، فذكر أن الرحالة بيركهارت Burkhardt زعم في سنة **١٢٤٦ هـ/١٨٣١ م** أن القوة المقاتلة لهذه القبيلة تتراوح بين ٣٠ – ٤٠ ألف مسلح . وتحفظ القنصل على ذلك التقدير ، ورجح ما ذكره رحالة آخر هو بارون نولده Baron Nolde الذي قدر قوة تلك القبيلة القتالية بخمسة عشر ألف مقاتل .(٢٣) ويبدو لي أن التقدير الأخير هو الأرجح ، لأن شخصية معاصرة مطلقة قدرت عدد أفراد تلك القبيلة سنة **١٣٢٧ هـ/١٩٠٩ م** بعشرين ألف نسمة .(٢٤) ولما كانت المعلومات التي توفرت للقنصل العام تقدر عدد المسلمين في أفراد القبائل الذين يقاومون مد سكة الحديد بأربعين ألف مسلح ، فإنه عاد للتشكك حول ما إذا كانت قبيلة حرب قد تلقت نجدات في داخل نجد .(٢٥) وهو تشكك ليس له ما يبرره ، إذ أن ذلك القنصل أغفل أن يدخل في تقديره القبائل الحجازية الأخرى المجاورة لحرب مثل جهينة وأولاد علي .

وقد كانت السلطات العثمانية كما مر تتوقع منذ البداية أن تلقى عملية إنشاء سكة الحديد مقاومة من القبائل ، ولذلك خصصت خمسة آلاف جندي للقيام بعملية الحماية اللازمة . لكن ذلك لم يكن رادعاً كافياً للحيلولة دون قيام القبائل بالأعمال العدائية المتوقعة . فأخذت القبائل تقوم بعمليات السطو على معدات السكة ، ثم انتقلت للهجوم المباشر على قوات الحماية الحكومية . فشنت هجوماً على قوة كانت مرافقة للمشير كاظم باشا ، المشرف العام على السكة ،

وقتلت مائة من أفرادها .(٢٦) وعندها اضطرت السلطات العثمانية لزيادة قوات الحماية تلك حتى بلغ عددها في صيف عام ١٣٢٦ هـ/١٩٠٨ م أكثر من خمسة عشر ألف رجل ، يضمنهم أولئك العاملون في مد السكة .(٢٧)

ويلاحظ هنا أن عنف المقاومة القبلية ازداد في ذلك الصيف مع اقتراب إيصال مد السكة إلى المدينة المنورة . ففي حوالي جمادى الأولى سنة ١٣٢٦ هـ/يونية ١٩٠٨ م احتشدت القبائل المعارضة قرب المدينة وخاضت معركة عنيفة ضد القوات الحكومية ، التي استخدمت المدفعية لقصف تجمعات القبائل المعادية مما اضطرها للتراجع بعد أن خسرت أكثر من سبعين قتيلاً .(٣٠) وكان ازدياد عنف المقاومة على ذلك الوجه مؤذناً بفشل الجهود الاسترضائية التي كانت الحكومة تقوم بها تجاه القبائل . وتتمثل تلك الجهود في إيفاد بعثة من دمشق ضمت عبد الرحمن باشا ومحمد فاضل باشا ، توجهت إلى منطقة المدينة المنورة لتقديم الهبات إلى مشايخ القبائل ومنحهم الوعود بتخصيص رواتب سنوية لهم مقابل الكف عن معارضة مد سكة الحديد .(٢٩) وقد أخفقت جهود تلك البعثة ، فعاد عضواها إلى دمشق في غضون شهر جمادى الثانية ١٣٢٦ هـ/يولية ١٩٠٨ م . كما تم أيضاً سحب كاظم باشا مفتش عام السكة نتيجة فشله في التعامل مع مشكلة المقاومة القبلية ، وعين بدلاً عنه عبد الله باشا المشير السابق للجيش الخامس المتمركز في الشام .(٣٠)

لقد مالت الدولة بعد إخفاق جهودها السلمية للركون إلى القوة في التعامل مع القبائل المعارضة . واختارت لهذه المهمة قائداً كردياً في أورفه هو إبراهيم باشا ، بعد أن اقنعته بالتوجه إلى الحجاز على رأس ألف وخمسمائة من فرسانه للمساعدة في إخماد المقاومة القبلية . وعلق الوكيل القنصلي الأمريكي في دمشق على إسناد تلك المهمة لإبراهيم باشا بقوله إن كثيراً من الأوساط تشك في أن ذلك التكليف وليد رغبة حكومية مضمرة هدفها تدمير سمعة إبراهيم باشا القتالية وإضعاف قوته .(٣١) ولمَّح القنصل الأمريكي العام في بيروت إلى عدم ارتياح الحكومة لمكانة إبراهيم باشا الكبيرة بين قومه الأكراد ، ووصف فرسان إبراهيم باشا بأنهم « سيئو السمعة »(٣٢) وإضافة لفرسان إبراهيم باشا ، عززت الحكومة قواتها العاملة في الحجاز بنجدات من الحاميات الحكومية في المناطق المجاورة . فقد أرسلت خمسمائة من جنود حامية عكا إلى المدينة المنورة .(٣٣) كما توجه إليها ثلاثمائة وخمسون جندياً قدموا من طرابزون على البحر الاسود عن طريق ميناء حيفا .(٣٤)

ولم يؤد وصول إبراهيم باشا وفرسانه والتعزيزات الأخرى إلى تثبيط همة المعارضين القبليين ، إذ شنوا في أواخر يولية **١٩٠٨ م** غارة دموية على أحد مخيمات القوات الحكومية تحت جنح الظلام . وبعد أن اغتالوا الخفراء الذين كانوا يحرسون المخيم ، تسللوا بصمت إلى داخله وذبحوا كل الجند وعددهم ثلاثمائة جندي ، وانسحبوا دون أن يتركوا وراءهم سوى سبعة قتلى من زملائهم .(٣٥) ويلاحظ هنا أن القبائل طورت أسلوبها القتالي ضد القوات الحكومية ، فأخذت تعتمد على الغارات الليلية المفاجئة ، وهو من أساليب « حرب العصابات » حسب المصطلحات المعاصرة . ولا شك أن هذا التطوير كان وليد الرغبة في تجنب الدخول في معركة مواجهة كبيرة تكلف القبائل خسائر فادحة في الأرواح نتيجة تفوق القوات الحكومية في الأسلحة النارية ، وخاصة المدفعية التي ثبت أن القبائل لا تطيق الصبر على مواجهة قذائفها .

وقد أدت أعمال المقاومة القبلية تلك بلا ريب إلى إعاقة سرعة إنجاز العمل في مد السكة ، كما أنها كلفت الدولة خسائر كبيرة في الأرواح والأموال . ولكنها لم تستطع رغم كل ذلك ، وما كان بإمكانها ، الحيلولة دون المضي قدماً بمد السكة ، التي أوصلت إلى المدينة المنورة في أوائل أغسطس **١٩٠٨ م** . وما حل اليوم الثاني عشر من ذلك الشهر حتى غادرت حيفا أول قاطرة تجر تسع عربات محملة بالنفط متجهة إلى المدينة المنورة . أما التدشين الرسمي للسكة فتقرر أن يقام في محطة المدينة المنورة في اليوم الأول من الشهر التالي .(٣٦) وقد جرى ذلك التدشين في موعده المقرر بالفعل في حفل كبير وسط مظاهر حماسة كبيرة أبداها أهالي المدينة المنورة ، الذين هزهم أن يروا هذه السكة تمتد مسافة ١٣٠٠ كيلومتر لتصل مدينتهم بالعالم الخارجي .(٣٧)

ولم ينه تشغيل سكة الحديد المقاومة القبلية ، بل زادها تأججاً ، لأن أبناء القبائل حسوا عملياً خلال موسم الحج الأول الذي مرَّ بعد افتتاح السكة مقدار الخسائر التي لحقت بهم وحرمتهم من موارد مالية كثيرة كانوا يعتمدون عليها . وقد لاحظ القنصل البريطاني في دمشق في أوائل ربيع الأول **١٣٢٧ هـ**/أواخر مارس **١٩٠٩ م** أن نشاط القبائل المعادي لسكة الحديد قد ازداد عندئذ بصورة أكبر مما كان عليه في الشتاء الماضي . إذ أخذت القبائل تشن هجمات متواصلة ضد السكة وحراسها ، وغالباً ما يكون هناك في كل يوم سفك دماء في هذا الجانب أو ذاك . وأضاف أن هدف المهاجمين هو تدمير السكة لغاية محطة المدائن الواقعة على بعد حوالي

مائتين كيلومتر شمال المدينة . وقد نجحوا مؤخراً بالفعل في قلع ما طوله كيلومتراً واحداً من القضبان والعوارض الخشبية وحملوها معهم بعيداً . ولكن الجزء المخرب وضع تحت الإصلاح فوراً وأعيد الاتصال ثانية . وختم القنصل روايته بالقول أن هذه الروح العدوانية لدى القبائل أكثر سوءاً مما كانت عليه قبلاً ، وهي مستمرة ، ويرجح استمرارها .(٣٨)

وإزاء ذلك الوضع المتردي عادت السلطات الحكومية لمحاولة التفاهم مع القبائل ، وأوكلت تلك المهمة إلى بحري باشا متصرف المدينة المنورة والشريف حسين أمير مكة المكرمة . فأخذ الأخير يسعى للقيام بالتوفيق بين القبائل والسلطات الحكومية لتسوية القضية . وذكر القنصل البريطاني في دمشق أن جهود الوساطة تلك لم تلق نجاحاً ملحوظاً في البداية .(٣٩) ولكن تلك الجهود حققت بعد شهرين نتيجة إيجابية ، إذ كتب القنصل البريطاني في جدة إلى سفير دولته في استانبول ، ناقلاً عن سليمان البسام ، التاجر الكبير المقيم في مكة المكرمة ، **قوله** : « ... بالنسبة لبدو الحجاز فقد جلبوا للسكينة بإجراءات الشريف الحكيمة ـ فخذا قبيلة حرب الكبيران ـ المسروح وبنو سالم ، اللذان كان يهاجمان سكة القطار قدَّما خضوعهما وضماناتهما طبقاً للعادات العربية معلنين أنهما لن يهاجما سكة القطار بعد ذلك » .(٤٠)

ويبدو أن تلك الضمانات التي قدمتها القبائل للشريف حسين ، وما حصلت عليه مقابل ذلك من ترضيات مادية ، كانت كافية لهدوء الموقف حول سكة الحديد خلال السنوات التالية . إذ ليس بين يدي ما يشير إلى تجدد غارات القبائل على السكة خلال الفترة الواقعة بين عام **١٣٢٧ و ١٣٣٤ هـ/١٩٠٩ و ١٩١٦ م** . إلى أن تجددت تلك الغارات على أيدي أتباع الشريف حسين نفسه حين أعلن ثورته على الترك في التاسع من شعبان **١٣٣٤ هـ/العاشر من يونيه ١٩١٦ م** . وكانت تلك الغارات هي القاضية على سكة حديد الحجاز التي لم تقم لها بعدها قائمة . ولا فائدة في الاستفاضة هنا في الحديث عن تلك الغارات فهي خارج نطاق هذا البحث .

ونعود الآن للحديث عن توقعات الدبلوماسيين الأجانب عن الفوائد التي يتوقع تحققها للمنطقة من جراء إكمال إنشاء السكة ، وعلى وجه خاص تأثيراتها على سكان المنطقة وقبائلها . فالقنصل البريطاني في دمشق ذكر أن الآمال كانت واسعة قبل افتتاح السكة في أنها ستؤدي

إلى ازدهار كبير في التجارة ، ولكنه لاحظ بعد مرور سبعة أشهر على افتتاحها وجود صعاب تقف في طريق الانتفاع منها بما يحقق أقصى الفوائد المتاحة .(٤١) ولا أعتقد أن فترة قصيرة كهذه كافية للحكم على مدى المنفعة الاقتصادية المتحققة من مشروع كبير مثل السكة ، خاصة وأن تلك الفترة كانت بداية التشغيل ، ورافقتها الغارات القبلية على الصورة التي مر ذكرها . ويحسن ألا يغيب عن البال هنا أن الموقف البريطاني تجاه السكة عموماً كان يتسم بالتحفظ منذ البداية ، خوفاً من أن يكون منفذو المشروع الألمان يهدفون من ورائه إيجاد موطئ قدم لهم في غرب وجنوب شبه الجزيرة يمكنهم من القفز إلى مياه المحيط الهندي دون حاجة للمرور بالبحر الأحمر الذي تتحكم بريطانيا في منفذيه قناة السويس ومضيق باب المندب .

أما القنصل العام الأمريكي في بيروت فقد كان حتى قبل افتتاح السكة أكثر تفاؤلاً من زميله البريطاني ، إذ كتب قائلاً : « ... لا أستطيع إلا الإيمان بأن التقدم العثماني في الحجاز ، والمناطق الساحلية الواقعة خلفه ، سوف يكتمل عاجلاً أو آجلاً ، وستهل على البدو أياماً أكثر سعادة ، بالرغم من نقائص الترك . فعلى طول ساحل البحر الأحمر ، في الحجاز وعسير واليمن ، هناك أرض واسعة قابلة لتطوير مادي . ومن الممكن أن يتم في تلك المناطق إدخال آلات حديثة وخلق صناعات جديدة وتنمية التجارة ... لقد كُتِبَ وقيل الكثير عن الإمكانات المتاحة لبلاد العرب التركية في ظل حكومة مستقرة وتقدمية . ولكن اعتباراً قليلاً أعير لأهمية وجود سكان مجدين كادحين بدونهم لا يمكن أن ينجح في إصلاح البلاد ، الحكومة التركية سيئة السمعة ، ولكنها ليست أكثر سوءاً مما يستحق العرب ... وفيما يتعلق بالصحراء فيجب أن يعمل البدو الذين ظلوا فيها بصبر على التخلي عن حروبهم وغاراتهم . ويمكن أن يتحقق هذا عن طريق توفير الحماية لتلك القبائل التي قررت هجر القتال نهائياً ومكافأتها على ذلك . [ويجب اتخاذ خطوات لتوفير المراعي الصيفية لمواشيها] ، وبذلك يمكن جعل الصحراء ، كما اعتقد ، تستوعب عدداً كبيراً من السكان الرعويين المزدهرين ... » .(٤٢)

ويبدو القنصل هنا مغرقاً في تفائله ، فلم يتحقق لقبائل البادية في ظل الحكم العثماني ما توقعه من أمن ورخاء – وما كان بإمكان الحكومة العثمانية في الواقع أن توفر ذلك لهم – فهي لم تكن معنية في سياستها بذلك الجانب من ناحية ، وكانت إمكاناتها المادية منهكة تماماً في أخريات أيامها من ناحية أخرى . ويحسن في هذا السياق التعليق على الرأي السيء الذي أبداه القنصل

في العرب . والواقع أن هذا القنصل لم يكن منفرداً في إبداء هذا الرأي ، بل إنه يتردد في كتابات كثير من الدبلوماسيين الغربيين الذين عملوا في المنطقة العربية حينئذ . واعتقد أن ذلك الرأي كان نتيجة مقارنة ظالمة يعقدها الدبلوماسيون في أذهانهم بين إنتاجية الفرد ونشاطه العام في المجتمع العربي مع إنتاجية ونشاط مثيله في مجتمعاتهم . ولكن تلك المقارنة تغفل أمراً مهماً جداً وهو أن الفرد الغربي لم يظهر تلك الإنتاجية العالية والنشاط الجم إلا بعد أن توفر له حدٌّ أدنى من الغذاء والتعليم الكافيين ، وقامت المشاريع الاقتصادية الكبيرة من صناعية وزراعية التي وفرت له الميدان المناسب لابداء مهاراته ، وتمتع بقدر كبير من الأمن ، وتلك ظروف لم يهيء للفرد العربي أن يحيا في ظلها حينئذ .

الخـــاتمـــة :

كان مد السكة الحديدية الحجازية ذا هدف ديني رئيسي ، ولكنه مصحوب بهدف سياسي ، تمثل في الرغبة بتعزيز قبضة الدولة العثمانية في غربي شبه الجزيرة العربية ، وربما وسطها أيضاً . وقد أدركت القوى السياسية المحلية ذلك الهدف السياسي وتخوفت من نتائجه . ولذلك كان موقفها أقرب للتحفظ تجاه مد السكة ، ويتجلى ذلك التحفظ في أبرز صوره في رفض الشريف حسين للمحاولات الكثيرة والإغراءات الكبيرة التي بذلتها الحكومة العثمانية لإقناعه بالموافقة على مد السكة في المدينة المنورة إلى مكة المكرمة وجدة .(٤٣) ولعل ذلك التحفظ هو الذي جعل الشريف حسين بن علي وسلفه الشريف علي بن عبد الله لا يبذلان جهوداً جدية في التوسط لدى القبائل وإقناعها بعدم معارضة مد السكة ، مع ما هو معروف عن نفوذ أشراف مكة الكبير بين تلك القبائل . وهذا النفوذ هو الذي مكن الشريف حسين من إقناع تلك القبائل عام **١٣٢٧ هـ/١٩٠٩ م** بالكف عن المقاومة كما مر ، وربما كان تحركه في هذا السبيل قد جاء في النهاية نتيجة قناعته بأن السكة لن يقدر لها بعد ذلك الوصول إلى مكة المكرمة . ويلاحظ هنا أن أشراف مكة وغيرهم من القوى المحلية المجاورة رغم تحفظها على سكة حديد الحجاز فإنها لم تقم بجهد حربي مباشر أو تحرك سياسي مكشوف ضدها .

وقد وقع عبء المقاومة المسلحة على عاتق قبائل المناطق الحجازية التي مدت فيها السكة . وكان الدافع الأساسي لتلك المقاومة دافعاً اقتصادياً ليست له أبعاد سياسية ظاهرة ،

ويلفت النظر هنا أن قبائل جنوب سوريا وشرق الأردن التي تمر السكة في أراضيها أيضاً لم تسهم في تلك المقاومة التي اقتصرت على القبائل المقيمة حول المدينة المنورة والتي تضررت اقتصادياً من السكة نتيجة فقدها للموارد المالية التي تعودت على تقاضيها عند كل موسم حج ، ويدلل اقتصار المقاومة على القبائل المحيطة بالمدينة على أن تلك المقاومة لم تكن انعكاساً لرفض حضاري لمخترعات المدنية الحديثة كما حاول القنصل العام الأمريكي في بيروت أن يوصي بذلك ، إذ لو كان الأمر على تلك الصورة لاشتركت فيه أغلب القبائل التي تمر السكة في ديارها في سوريا والأردن والحجاز .

وأخيراً يلاحظ أن السلطات الحكومية العثمانية لم تبد كفاية في تهيئة أذهان القبائل لتقبل فكرة مد سكة الحديد في ديارها ، ولم توفر لها بدائل للموارد المالية التي خسرتها من جراء مد السكة . واكتفت بإغداق الهبات والعطايا على مشايخها ، أو سوق القوات الحكومية ضدها في حملات غير مجدية كلفت الدولة الكثير من الخسائر المادية والمعنوية ، وكان من الأجدى للسلطات الحكومية لو أنها طرحت مشروع إنشاء السكة على القبائل وأقنعتها به باعتباره جزءاً من مشروع حضاري اقتصادي متكامل ، يتم بموجبه حفر الآبار على امتداد السكة الجديدة لتوطين القبائل حولها وحول محطات السكة الجديدة . وبذلك كان يتوفر لأبناء القبائل مصدر بديل للعيش من خلال الزراعة والرعي حول الآبار ، ومن خلال استيعاب كثير منهم في العمالة اللازمة للسكة حراساً وعمالاً يدويين ، ولعل خزانة الدولة المنهكة والمثقلة بالأعباء في هذه الفترة هي التي حالت بينها وبين النهوض بمشروع كبير مثل هذا ■

• الهوامش •

(١) د. محمد كمال الدسوقي ، الدولة العثمانية والمسألة الشرقية ، القاهرة ، ١٩٧٦ ، ص ٣٠٧ .

(٢) نبيل عبد الحي رضوان ، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد افتتاح قناة السويس ، جدة ، ١٤٠٣ ، ص ١٧٠ .

(٣) وجيه الخيمي ، الخط الحديدي الحجازي : ماضيه وحاضره ومستقبله ، في مجلة « الفيصل ، العدد ٣٢ ، صفر ١٤٠٠ هـ ، ص ١٢٨ » .

(٤) رضوان ، مرجع مر ذكره ، ص ١٧١ .

(٥) الحيمي ، مرجع مر ذكره ، ص ١٢٩ .

(٦) رضوان ، مرجع مر ذكره ، ص ١٧١ .

(٧) حرب نشبت بين الدولة العثمانية وروسيا عام ١٢٧٠ هـ/١٨٥٣ م ، ثم تدخلت فيها بريطانيا وفرنسا ، وانتهت بتوقيع معاهدة باريس عام ١٢٧٢ هـ/١٨٥٦ م .

(٨) *N.A.R.S., RG 84, Misc. No. 1982, Bie Ravndal, Am. Con. - Gen., Beirut, to W. Magelssen, Am. Con., Bagdad, Dated 31/8/1908, P. 17.*

(٩) عن تلك الحملة راجع ؛ خالد السعدون ، أضواء على حملة شريف مكة على القصيم عام ١٣٢٨ هـ/١٩١٠ م ، في « الدارة ، العدد الأول ، السنة العاشرة ، شوال ١٤٠٤ ، ص ص ٦٧ - ٧٢ » .

(١٠) أوصلت السكة إلى تبوك في أول سبتمبر ١٩٠٧ ، راجع : الحيمي ، مرجع مر ذكره ، ص ١٢٩ .

(١١) *PRO, FO. 424/219, No. 71, Consul Devy to Sir G. Lowther, Dated 23/3/1909.*

(١٢) *N.A.R.S., RG 84, Misc. NO. 1092, P. 17.*

(١٣) *Ibid, P. 18*

(١٤) *Ibid, P. 19*

(١٥) *10 R, R/14/5/25, No. 609, Sri G. Lowther to Foreign Office, London, Dated 29/7/1909.*

(١٦) *OP. CIT., PP. 20 - 21*

(١٧) قبيلة تعيش في المنطقة الممتدة بين خيبر وقلعة الزرقاء . راجع : أيوب صبري باشا ، مرآة جزيرة العرب ، ت . د. أحمد فؤاد متولي و د . الصفصافي أحمد المرسي ، الرياض ، ١٤٠٣ ، ج ٢ ، ص ٢٦٨ .

(١٨) حي عظيم من قضاعة ، يقيمون في وادي ينبع وشماله إلى العيص وأم لج . راجع : عاتق بن غيث البلادي ، معجم قبائل الحجاز ، جدة ، ١٣٩٩ ، ج ١ ص ص ٨٩ - ٩٠ .

(١٩) بطن من بني سنان من جهينة . راجع : البلادي ، معجم قبائل الحجاز ، ج ١ ص ١١١ .

(٢٠) *PRO, FO. 424/219, No. 17*

(٢١) ولد محمد في بني سالم من حرب ، راجع : عاتق بن غيث البلادي ، رحلات في بلاد العرب ، جدة ، بدون تاريخ ، ص ٩ .

والحوازم بطن كبير من بني سالم من حرب ، دياره في وادي الصفراء قرب المدينة . راجع : البلادي ، معجم قبائل الحجاز ، ج ١ ، ص ١١٦ .

(٢٢) *N.A.R.S., RG 84, Misc. No. 1092, P. 18*

(٢٣) *Ibid*

(٢٤) *10R, R/15/5/25, NO. 23, H.B. M's Consul. Jeddah, to Sir G. Lowther, Dated 5/5/1909, endosure 1*

(٢٥) *OP. CIT., P. 18*

(٢٦) رضوان ، مرجع مر ذكره ، ص ١٧٥ .

(٢٧) *OP. CIT., P. 18*

(٢٨) *N.A.R.S., RG 84, NO. 177, Bie Ravndal, Am. Con. - gen., Beirut, to J. Leishman, Am. Amb, Const., Dated 16/7/1908.*

(٢٩) *OP. CIT., P. 20*

(٣٠) *N.A.R.S., RG 84, No. 181, Bie Ravndal, Am. Con. - Beirut, to J. Leishman, Am. Amb., Const., Dated 3/8/1908.*

(٣١) *Ibid*

(٣٢) *N.A.R.S., RG 84, Misc No. 1092, P.21.*

(٣٣) *N.A.R.S., RG 84, No. 177*

(٣٤) *N.A.R.S., RG 84, No. 92, T. Struve, Am. Con. Agent, Haifa, to Bie Ravndal, Am. Con. - Gen., Beirut, Dated 12/8/1908.*

(٣٥) *Ibid*

(٣٦) *Ibid*

(٣٧) *PRO, FO. 424/219, No. 18, Sir G. Lowther to Sir E. Grey, Dated 5/4/1909, Enclosure 2.*

(٣٨) *PRO, FO. 424/219, No. 17.*

(٣٩) *Ibid*

(٤٠) *10R, R/15/5/25, No. 25, H.M's Consul, Jeddah, to Sir G. Lowther, Dated 30/5/1909.*

(٤١) *PRO, FO. 424/219, No. 18, enclosure 2*

(٤٢) *N.A.R.S, RG 84, Misc. No. 1982, PP. 21 - 22*

(٤٣) الخيمي ، مرجع مر ذكره ، ص ١٢٩ .

• المصادر والمراجع •

(١) **الوثائق غير المنشورة :**

National Archives and Records Services (N.A.R.S.), Washington,

Record Group (RG) 84 :

1 — No. 1092, Bie Ravndal, Am. Con. Gen., Beirut, to W. Magelseen, Am. Con., Baghdad, dated 31/8/1908.

2 —No. 177, Bie Ravndal to J. Leishman, Am. Amb., Const., dated 16/7/1908.

3 —No. 181, Bie Ravndal to J. Leishman, dated 3/81908.

4 —No. 92, T. Struve, Am.-Con. Agent, Haifa, to Bie Ravndal, dated 12/8/1908.

Public Records Office (PRO), London, Foreign Office (FO):

1 —424/219, No. 17, Consul Devy to Sir G. Lowther, dated 23/3/1909.

2 —424/219, No. 18, Sir G. Lowther to Sir E. Grey, dated 5/4/1909, with two enclosures.

India Office Records (IOR), London:

1 —R/15/5/25, No. 609, Sir G. Lowther to Foreign Office, London, dated 29/7/1909.

2 —R/15/5/25, No. 23, H. M's Consul, Jeddah, to Sir G. Lowther, dated 5/5/1909.

3 —R/15/5/25, No. 25, H. M's Consul, Jeddah, to Sir G. Lowther, dated 30/5/1909.

(٢) المراجـع :

١ ـ أيوب صبري باشا ، مرآة جزيرة العرب ، ترجمة د. أحمد فؤاد متولي و د. الصفصافي أحمد المرسي ، ج ٢ ، الرياض ، ١٤٠٣ .

٢ ـ خالد السعدون ، أضواء على حملة شريف مكة على القصيم عام ١٣٢٨ هـ/١٩١٠ م . في « الدارة ، العدد الأول ، السنة العاشرة ، شوال ١٤٠٤ هـ » .

٣ ـ عاتق بن غيث البلادي ، رحلات في بلاد العرب ، جدة ، بدون تاريخ ، معجم قبائل الحجاز ، ج ١ ، جدة ، ١٣٩٩ هـ .

٤ ـ محمد كمال دسوقي (الدكتور) ، الدولة العثمانية والمسألة الشرقية ، القاهرة ، ١٩٧٦ .

٥ ـ نبيل عبد الحي رضوان ، الدولة العثمانية وغربي الجزيرة العربية بعد افتتاح قناة السويس ، جدة ، ١٤٠٣ .

٦ ـ وجيه الحيمي ، الخط الحديدي الحجازي : ماضيه وحاضره ومستقبله ، في « الفيصل ، العدد ٣٢ ، صفر ١٤٠٠ هـ » .